

Vastaus kirjalliseen kysymykseen KKV 224/2024 vp

Vastaus kirjalliseen kysymykseen dieselautojen AdBlue-järjestelmän ongelmien poistamisesta Suomessa

Eduskunnan puhemiehelle

Eduskunnan työjärjestyksen 27 §:ssä mainitussa tarkoituksessa Te, Arvoisa puhemies, olette toimittanut asianomaisen ministerin vastattavaksi kansanedustaja Markku Eestilä kok ym. näin kuuluvan kirjallisen kysymyksen KK 224/2024 vp:

Mitä Suomen hallitus aikoo tehdä poistaakseen AdBlue-järjestelmän aiheuttamia kohtuuttomia ongelmia dieselajoneuvoissa varsinkin talvella?

Vastauksena kysymykseen esitän seuraavaa:

AdBlue on ISO-standardinmukainen lisäaine, jota käytetään dieselmootoriajoneuvoissa. AdBlue-järjestelmän avulla ajoneuvojen pakokaasujen jälkikäsittelyssä täytetään Euro-päästönormien vaatimukset. Pakokaasuista neutraloidaan ihmisten terveydelle haitallisia typenoksideja AdBlue-liuoksella. Järjestelmä on vakiintunut laajalti käyttöön, sillä lähes kaikki autonvalmistajat ovat päätyneet tähän yhteiseen ratkaisuun päästötasojen alentamiseksi. Euro-päästönormit on asetettu yhtenäisiksi EU-asetuksien nojalla. Kansallisesti ei voida säätää päästörajoista tai muista menettelyistä näistä asetuksista poikkeavasti.

Euro-luokkia koskevissa EU-säädöksissä ei edellytetä pakollisena AdBlue-järjestelmän käyttöä ja säädösten näkökulmasta ei ole estettä tuoda markkinoille muita vastaavia liuoksia. Kansallinen tai EU-lisäsääntely ei siten olisi ensisijainen keino tilanteen korjaamiseksi.

Kirjallisessa kysymyksessä esitetään Suomen talviolosuhteissa AdBlue-järjestelmän jäätyminen aiheuttavan ongelmia. Koska säädöksistä johtuvaa estettä esimerkiksi paremmin pakkasta kestävästä liuoksen tuomiselle markkinoille ei ole, tulisi mahdolliset keinot löytää valmistajien välisessä yhteistyössä. Vaihtoehtoisen, enemmän pakkasta kestävämmän liuoksen käyttäminen edellyttäisi, että liuoksen valmistaja on varmistanut sen ominaisuuksien täyttävän ISO-standardin vaatimukset tai muulla tavoin voisi vakuuttaa ensisijaisesti ajoneuvojen valmistajat, että liuos toimii tarkoitetulla tavalla ja saa sille valmistajan hyväksynnän. Uudelle tuotteelle ISO-standardoinnin hankinta on pitkä prosessi ja vaatii sitoutumista. Siinäkin tilanteessa, jossa vaihtoehtoiselle liuokselle olisi uusi standardi, ajoneuvon valmistaja voi hyväksyä tai olla hyväksymättä liuosta vaihtoehtona typenoksidien neutralisoinnille. Standardien käyttö on lähtökohtaisesti vapaaehtoista.

Suomessa standardointi on järjestetty ns. hajautetulla mallilla, jossa kansalliset standardointijärjestöt, SFS Suomen Standardit ry, SESKO ry ja Traficom vastaavat Suomen markkinoiden tarpeisiin vastaavista standardeista yhdessä toimialajärjestöjen kanssa. Standardit laaditaan nykyisin pääsääntöisesti kansainvälisissä ja eurooppalaisissa standardointiorganisaatioissa, joissa Suomea edustavat kansalliset standardointijärjestöt. Kansainvälisessä standardointijärjestö ISO:ssa Suomea edustaa SFS. Työ- ja elinkeinoministeriö vastaa standardointipolitiikan yleisestä yhteensovittamisesta valtioneuvostossa ja standardointiin myönnettävästä valtionavustuksesta. Ensisijassa standardoinnin kehittämistä tulisi siten edistää SFS:n kanssa.

AdBlue-laitteen rikkoutuminen on valitettavaa. Jatkossakin teemme kaikkemme, jotta löydämme asiaan Suomen olosuhteet tyydyttävän ratkaisun ja tuomme EU-tasolla esiin Suomen erityisolosuhteet ja painotamme vaikutustenarvioinnin tärkeyttä sekä toimitamme komissiolle tietoa paikallisista olosuhteista. Helppoa keinoa ei ole, jos halutaan säilyttää dieselkoneiden tehokkuus ja matalat typenoksidipäästöt. AdBlue on toistaiseksi paras tekninen ratkaisu.

Helsingissä 25.6.2024

Liikenne- ja viestintäministeri Lulu Ranne

VN/17175/2024-LVM-2

Seuraavat henkilöt ovat allekirjoittaneet tämän asiakirjan sähköisesti /

Följande personer har undertecknat denna handling elektroniskt /

This document has been signed electronically by the following persons: